

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/618 DE LA COMMISSION

du 15 avril 2019

**modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, et notamment son article 4, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission <sup>(2)</sup> établit la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005 <sup>(3)</sup>, certains États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«AESA») ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de ladite liste. Les pays tiers et les organisations internationales ont également fourni des informations pertinentes. Il y a donc lieu d'actualiser ladite liste au vu de ces informations.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, des faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée à un transporteur aérien qui figure sur les listes de l'annexe A et de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire un exposé oral à la Commission et au comité institué par le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (le «comité de la sécurité aérienne»).
- (5) La Commission a tenu le comité de la sécurité aérienne informé des discussions conjointes en cours, dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005 et du règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission <sup>(4)</sup>, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: Angola, Biélorussie, République dominicaine, Gabon, Indonésie, Moldavie, Népal, Russie et Venezuela. De même, la Commission a informé le comité de la sécurité aérienne de la situation en matière de sécurité aérienne dans les pays suivants: Guinée équatoriale, Iran, Kazakhstan, Libye, Thaïlande, Turkménistan et Zambie.

<sup>(1)</sup> JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 14).

<sup>(3)</sup> Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 (JO L 344 du 27.12.2005, p. 15).

<sup>(4)</sup> Règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission du 22 mars 2006 portant sur les règles de mise en œuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 8).

- (6) L'AESA a également présenté à la Commission et au comité de la sécurité aérienne les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (ci-après «SAFA») conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission <sup>(5)</sup>.
- (7) De plus, l'AESA a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne des projets d'assistance technique menés dans des pays tiers concernés par une interdiction d'exploitation au titre du règlement (CE) n° 474/2006. L'AESA a fourni des informations concernant les plans et les demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile dans les pays tiers, en vue de les aider à remédier aux cas de non-conformité aux normes de sécurité internationales applicables en matière d'aviation civile. Les États membres ont été invités à répondre à ces demandes sur une base bilatérale en coordination avec la Commission et l'AESA. À cet égard, la Commission a rappelé l'utilité de procurer à la communauté internationale de l'aviation, notamment par l'intermédiaire de la base de données «Safety Collaborative Assistance Network» de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), des informations sur l'assistance technique aux pays tiers fournie par l'Union et les États membres afin d'améliorer la sécurité aérienne dans le monde entier.
- (8) Eurocontrol a fait le point, pour la Commission et le comité de la sécurité aérienne, sur la mise en place de la fonction d'alerte SAFA et du système d'alerte relatif aux autorisations d'exploitant de pays tiers et a fourni des statistiques actualisées sur les messages d'alerte relatifs aux transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation.

### Transporteurs aériens de l'Union

- (9) À la suite de l'analyse, par l'AESA, d'informations recueillies lors d'inspections au sol effectuées sur les appareils de transporteurs aériens de l'Union et d'inspections de normalisation effectuées par l'AESA, ainsi que d'inspections et audits spécifiques effectués par des autorités aéronautiques nationales, plusieurs États membres ont imposé certaines mesures d'exécution et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. La Bulgarie a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de mesures qu'elle avait prises à l'égard des transporteurs aériens certifiés en Bulgarie.
- (10) Les États membres ont réaffirmé qu'ils étaient prêts à intervenir en conséquence au cas où les informations pertinentes quant à la sécurité indiqueraient l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect par des transporteurs aériens de l'Union des normes de sécurité applicables.

### Transporteurs aériens de l'Angola

- (11) Les transporteurs aériens certifiés en Angola, à l'exception de *TAAG Angola Airlines* («TAAG»), qui figure sur la liste de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006, modifié par le règlement (UE) n° 619/2009 de la Commission <sup>(6)</sup>, sont actuellement inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, modifié par le règlement (UE) n° 1131/2008 de la Commission <sup>(7)</sup>, et font l'objet d'une interdiction totale.
- (12) Du 10 au 14 décembre 2018, des experts de la Commission, de l'AESA et des États membres ont effectué une mission d'évaluation sur place de l'Union en Angola dans les bureaux de son autorité compétente, à savoir l'Instituto Nacional da Aviação Civil («INAVIC»), et auprès de trois transporteurs aériens certifiés en Angola, à savoir *TAAG*, *Sonair* et *Helí Malongo*.
- (13) L'INAVIC suit une approche de la sécurité aérienne qui est éloignée des techniques modernes en la matière. L'Angola a toutefois réalisé de nets progrès depuis la dernière mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée en juin 2009. Il a actualisé son cadre législatif relatif à la sécurité aérienne et élaboré de nouveaux règlements techniques, appelés «Normativas Técnicas Aeronáuticas» («NTA»). Les NTA couvrent la quasi-totalité des annexes de l'OACI, à l'exception de l'annexe 19. L'INAVIC travaille à une nouvelle révision des NTA. Elle a élaboré et approuvé en interne un ensemble de procédures visant à remplir ses obligations en matière de surveillance aérienne. Il subsiste cependant des lacunes dans les procédures internes, le contrôle des documents, l'enregistrement cohérent des dossiers et la formation des inspecteurs. Au regard de ces insuffisances, la direction actuelle de l'INAVIC a clairement affiché sa volonté d'améliorer les capacités et l'efficacité de l'INAVIC dans son fonctionnement quotidien. L'INAVIC devrait mettre en œuvre une fonction de gestion de la qualité.

<sup>(5)</sup> Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

<sup>(6)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 619/2009 de la Commission du 13 juillet 2009 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union (JO L 182 du 15.7.2009, p. 4).

<sup>(7)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 1131/2008 de la Commission du 14 novembre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union (JO L 306 du 15.11.2008, p. 47).

- (14) La mission d'évaluation sur place de l'Union a donné lieu à 15 observations concernant les activités de surveillance de l'INAVIC. Il en est également ressorti que, si l'INAVIC a développé certaines capacités de surveillance des activités aériennes en Angola, de nouvelles améliorations s'imposent pour lui permettre de remédier aux manquements observés en matière de sécurité.
- (15) TAAG est la compagnie aérienne nationale de l'Angola. Ce transporteur dispose d'un système de gestion de la sécurité bien en place et solide qui génère des données qui lui sont utiles. Les cadres supérieurs de la compagnie ont une bonne connaissance de ces systèmes et les utilisent pour déterminer les risques et prendre les mesures appropriées afin de limiter les plus graves de ces risques à des niveaux acceptables. Le système de gestion de la qualité est solide et fonctionnel.
- (16) TAAG a élaboré les manuels requis, tels que (mais pas uniquement) le manuel relatif au contrôle de la maintenance, le manuel relatif à la procédure de maintenance, le manuel relatif aux normes de performance pour l'exploitation d'avions bimoteurs en long-courrier et le manuel relatif à la diminution de la séparation verticale entre les avions, qui énoncent les principes à appliquer et précisent les procédures associées, moyennant l'approbation de l'INAVIC. Le personnel chargé de la certification reçoit une formation appropriée aux types d'aéronefs exploités. Dans l'ensemble, TAAG possède un personnel et des équipages professionnels disposant de systèmes efficaces pour gérer les différentes opérations. La direction reçoit des analyses et des informations en matière de qualité et de sécurité et agit en conséquence; elle diffuse ces informations et prend des mesures via des publications internes, sous forme électronique ou autre. Les derniers résultats publiés de l'IOSA (programme de vérification de la sécurité des procédures d'exploitation de l'ATA) font état d'un taux de conformité de 99,3 %.
- (17) *SonAir* dispose d'un système de gestion de la sécurité et d'un système de gestion de la qualité qui sont opérationnels, mais l'évaluation sur place de l'Union a mis en évidence des manquements graves nécessitant des améliorations urgentes. *SonAir* n'exécute pas toutes les activités selon les exigences du manuel de gestion de la sécurité, la formation à la sécurité n'est pas complètement mise en œuvre, la gestion du changement n'est assurée que superficiellement et aucun audit de sécurité n'a été réalisé au cours de l'année écoulée. En ce qui concerne le système de gestion de la qualité, le transporteur aérien n'a pas pu démontrer que tous les audits prévus par le programme d'audit annuel avaient été réalisés. Par ailleurs, l'évaluation sur place de l'Union a permis de constater que le système administratif de contrôle des constatations n'avait pas été correctement mis en œuvre. Dans le domaine des opérations aériennes, *SonAir* tient compte de toutes les exigences applicables à l'élaboration des tableaux de service. Toutefois, eu égard aux incohérences observées dans certains dossiers de formation au sein de l'échantillon examiné, *SonAir* devrait prendre les mesures qui s'imposent pour garantir que les procédures sont définies et suivies de manière cohérente.
- (18) *Heli Malongo* met en œuvre un système de contrôle de la conformité, un système de gestion de la sécurité et un système de suivi des données de vol entièrement informatisés et intégrés. L'interaction entre ces systèmes est fonctionnelle. Les manuels d'exploitation actuellement approuvés correspondent aux activités effectuées et sont conformes à la réglementation en vigueur en Angola. *Heli Malongo* a élaboré et mis en œuvre un système d'assurance qualité fonctionnel et solide en ce qui concerne la maintenance. Le manuel de contrôle de la maintenance et le manuel des procédures de maintenance élaborés par *Heli Malongo* ont été approuvés par l'INAVIC et se fondent sur les recommandations du constructeur aéronautique. Les installations sont suffisantes et bien organisées et comprennent des zones contrôlées spécifiques pour le stockage et les outils, y compris l'outillage étalonné. Les techniciens de maintenance sont correctement formés aux types d'aéronefs exploités et ont accès aux instructions requises pour assurer le maintien de la navigabilité.
- (19) Le 3 avril 2019, la Commission et le comité de la sécurité aérienne ont entendu l'INAVIC et les transporteurs aériens TAAG et *Heli Malongo*. L'INAVIC a présenté les mesures prises à la suite de la mission d'évaluation sur place de l'Union, y compris les modifications apportées au cadre législatif angolais. En mars 2019, la nouvelle loi sur l'aviation civile a été approuvée et, en vertu de celle-ci, l'INAVIC sera reconnue comme une entité administrativement et financièrement autonome. L'INAVIC a informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne de sa détermination à améliorer la mise en œuvre effective des normes de sécurité internationales afin de dépasser les 60 % et, à cette fin, il bénéficiera d'une assistance technique extérieure. En outre, d'ici à la fin de 2019, l'INAVIC a l'intention d'élaborer et de mettre en œuvre une fonction d'assurance qualité et une méthodologie intégrée permettant d'uniformiser et de rendre communément accessible par voie électronique l'ensemble sa documentation technique.
- (20) L'INAVIC a accompli des progrès dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. La Commission salue les efforts déployés et encourage les autorités angolaises et l'INAVIC à poursuivre dans ce sens. Les éléments de preuve actuellement disponibles, notamment à la suite de la mission d'évaluation sur place de l'Union, ne permettent cependant pas de conclure que les progrès réalisés sont suffisants pour retirer tous les transporteurs aériens enregistrés en Angola et surveillés par l'INAVIC de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006. L'INAVIC devrait en effet continuer d'améliorer son système de surveillance en matière de sécurité, ainsi que la formation de ses inspecteurs et la normalisation de leurs méthodes de travail.
- (21) Lors de l'audition, TAAG et *Heli Malongo* ont présenté leurs plans de mesures correctives pour répondre aux observations et aux recommandations formulées à l'occasion de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Les mesures décrites dans les plans de mesures correctives ont déjà été partiellement mises en œuvre. Lors de l'audition, les deux transporteurs aériens ont fait valoir qu'ils disposaient de systèmes solides et fonctionnels pour gérer diverses opérations.

- (22) La Commission conclut qu'aussi bien TAAG qu'*Heli Malongo* ont la capacité de garantir la sécurité de leurs activités respectives. La Commission estime qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour considérer que les deux transporteurs respectent la réglementation angolaise et les normes de sécurité internationales en vigueur. En ce qui concerne TAAG, l'AESA a confirmé que, du point de vue de la procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers et du programme SAFA, ce transporteur aérien ne pose pas, à l'heure actuelle, de problèmes de sécurité spécifiques.
- (23) Conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission conclut que le transporteur aérien *Heli Malongo* devrait être retiré de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et que TAAG devrait être retiré de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006. Par conséquent, il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union établie à l'annexe A et à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (24) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par l'Angola, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés en Angola, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (25) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière dus au non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

### **Transporteurs aériens de la Biélorussie**

- (26) Le 17 septembre 2018, à la suite de manquements en matière de sécurité décelés par l'AESA dans le cadre de la procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers, la Commission a ouvert des consultations avec le département de l'aviation de la Biélorussie (ci-après l'«AD-BLR») en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.
- (27) Du 11 au 15 mars 2019, des experts de la Commission, de l'AESA et des États membres ont effectué une mission d'évaluation sur place en Biélorussie dans les bureaux de l'AD-BLR et dans les bureaux d'un certain nombre de transporteurs aériens certifiés en Biélorussie, à savoir *Belavia Belarusian Airlines* («*Belavia*»), *Rubystar Airways* et *Transaviaexport Airlines*.
- (28) Lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union, l'AD-BLR a apporté la preuve de changements importants dans son fonctionnement, parmi lesquels l'adoption de nouvelles instructions, de nouveaux manuels internes et de listes de contrôle et la mise en place d'un service d'inspection spécialisé au sein du ministère des transports, chargé du secteur de l'aviation et du recrutement de nouveaux inspecteurs. La première de ces mesures a été une modification du code aérien intervenue en juin 2018, et les efforts se sont intensifiés après le lancement des consultations entre la Commission et l'AD-BLR, le 17 septembre 2018. En 2018, l'AD-BLR s'est également engagée dans la recertification de tous les transporteurs aériens certifiés en Biélorussie. Au moment de la mission d'évaluation sur place de l'Union, l'AD-BLR avait déjà procédé à la recertification de deux transporteurs aériens. D'importants efforts ont ainsi été déployés pour améliorer le respect des exigences internationales en matière de sécurité.
- (29) Alors qu'en 2018, les échanges d'informations se déroulaient difficilement, le flux d'informations s'est amélioré lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Il ressort toutefois de cette dernière qu'il y a lieu de définir et de mettre en œuvre une feuille de route détaillée assortie d'un contrôle des processus et d'une surveillance étroite afin de déceler et d'atténuer correctement les risques pour la sécurité. Lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union, l'AD-BLR a fourni des éléments de preuve concernant son programme annuel de surveillance des transporteurs aériens certifiés en Biélorussie. À l'époque, bien qu'ayant entrepris le recrutement du personnel qualifié nécessaire, l'AD-BLR n'avait pas encore suffisamment d'effectifs pour mener à bien toutes les activités de surveillance requises. Il a également été observé que l'efficacité de ces activités de surveillance pouvait encore être améliorée en se basant davantage sur les conclusions d'une évaluation solide des risques en matière de sécurité.
- (30) L'évaluation des trois transporteurs aériens susmentionnés avait pour objet de vérifier si l'AD-BLR était en mesure de veiller à ce que les activités des transporteurs aériens certifiés en Biélorussie respectent les normes de sécurité internationales. La mission d'évaluation sur place de l'Union a permis d'établir que des améliorations s'imposent, notamment en ce qui concerne les activités de surveillance des transporteurs aériens certifiés en Biélorussie. Aucun risque imminent pour la sécurité n'a toutefois été décelé qui nécessiterait des mesures supplémentaires en plus de celles que l'AESA avait déjà prises dans le cadre de la procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers.
- (31) Le 3 avril 2018, la Commission et le comité de la sécurité aérienne ont entendu l'AD-BLR. La délégation de l'AD-BLR, constituée d'une seule personne, a communiqué des informations sur un certain nombre de mesures prises pour améliorer encore la sécurité aérienne en Biélorussie, notamment le recrutement et la formation de personnel, la révision de la réglementation et des procédures dans le domaine de l'aviation et le déploiement de nouvelles technologies numériques pour appuyer les activités de surveillance. Si une partie des informations fournies a pu éclairer le comité de la sécurité aérienne, l'AD-BLR n'est pas toujours parvenue à apporter des réponses précises aux questions posées par celui-ci.

- (32) Sur la base des informations disponibles, dont les conclusions de la mission d'évaluation sur place de l'Union de mars 2019 et le plan de mesures correctives transmis le 29 mars 2019, la Commission estime que, depuis juin 2018, l'AD-BLR a progressé dans la mise en œuvre des normes de sécurité internationales. Cependant, il lui reste à se doter de ressources suffisantes pour ses activités de surveillance en matière de sécurité. La Commission estime, en outre, qu'il convient d'éviter toute interférence entre les considérations politiques et les considérations de sécurité.
- (33) Malgré les éléments de preuve indiquant que les mesures prises par l'AD-BLR contribuent d'ores et déjà au renforcement de ses capacités de surveillance des activités aériennes en Biélorussie, il convient d'améliorer encore son aptitude à garantir que les activités des transporteurs aériens certifiés en Biélorussie se déroulent dans le respect des normes internationales de sécurité. Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Biélorussie.
- (34) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par la Biélorussie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées sur les transporteurs aériens certifiés en Biélorussie, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (35) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière dus au non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

#### **Transporteurs aériens de la République dominicaine**

- (36) Les transporteurs aériens de la République dominicaine n'ont jamais été inscrits sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006. Le 20 mars 2019, l'AESA a informé la Commission de manquements en matière de sécurité décelés dans le cadre de la procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers. Cinq transporteurs aériens certifiés par l'Instituto Dominicano de Aviación Civil (l'«IDAC») ont présenté une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers, mais seuls deux d'entre eux, *Helidosa Aviation Group, S.A.* et *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.*, l'ont obtenue. Le 15 mars 2019, l'AESA a suspendu l'autorisation de *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* pour des raisons de sécurité. Les transporteurs aériens dominicains *Dominican Wings, S.A.* et *Sky High Aviation Services, S.R.L.* ont retiré leur demande lors de l'évaluation initiale effectuée par l'AESA. Le transporteur aérien *Air Century, S.A.* a retiré sa première demande en 2017, n'ayant pas pu démontrer qu'il respectait les normes de sécurité applicables, et a introduit une nouvelle demande en 2018.
- (37) Selon les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA, le ratio SAFA des transporteurs aériens certifiés par l'IDAC est supérieur à la moyenne mondiale. La récurrence de certaines constatations lors des inspections SAFA laisse présumer un manque de culture d'entreprise adéquate en matière de sécurité. Le nombre total d'inspections SAFA est toutefois limité. La Commission a décidé d'ouvrir des consultations avec l'IDAC en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.
- (38) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens de la République dominicaine.
- (39) Les États membres doivent continuer de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés en République dominicaine, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (40) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière dus au non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

#### **Transporteurs aériens du Gabon**

- (41) Les consultations entre la Commission et les autorités compétentes du Gabon, l'Agence nationale de l'aviation civile (ci-après l'«ANAC»), se sont poursuivies afin de suivre les progrès accomplis par l'ANAC pour garantir la conformité de son système de surveillance de la sécurité aérienne avec les normes de sécurité internationales. Dans ce contexte, l'ANAC a informé la Commission des mesures prises pour renforcer la mise en œuvre des éléments critiques, ainsi que des résultats préliminaires de la mission de validation coordonnée de l'OACI (ci-après «ICVM»), qui s'est effectuée du 29 janvier au 6 février 2019.

- (42) Sur la base des informations fournies, la Commission n'est pas totalement en mesure de déterminer si l'ANAC possède la capacité de garantir que les activités des transporteurs aériens certifiés au Gabon respectent les normes de sécurité internationales. Par conséquent, des informations supplémentaires seront demandées et une réunion technique devrait être organisée pour faire le point de la situation en matière de surveillance de la sécurité au Gabon.
- (43) Le 2 avril 2019, les autorités compétentes du Gabon ont fourni à la Commission des éléments de preuve attestant que les transporteurs aériens *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* et *Nouvelle Air Affaires Gabon* ne sont plus titulaires d'un certificat de transporteur aérien («CTA») en cours de validité. Par conséquent, ces transporteurs aériens devraient être retirés de la liste de ceux qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union.
- (44) Conformément aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission estime qu'il y a lieu de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour retirer les transporteurs aériens *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* et *Sky Gabon* de la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 et retirer le transporteur aérien *Nouvelle Air Affaires Gabon* de la liste figurant à l'annexe B dudit règlement.

### Transporteurs aériens de l'Indonésie

- (45) Tous les transporteurs d'Indonésie ont été retirés en juin 2018 de l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, modifié par le règlement (UE) 2018/871 de la Commission <sup>(8)</sup>. Afin de progresser dans le suivi du système de surveillance de la sécurité en Indonésie, la Commission et la direction générale de l'aviation civile de l'Indonésie (ci-après la «DGCA indonésienne») ont poursuivi leurs consultations conformément aux dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement n° 473/2006. Dans ce contexte, par lettre du 28 février 2019, la DGCA indonésienne a fourni un complément d'informations et des informations actualisées sur les activités de surveillance de la sécurité aérienne de septembre 2018 à février 2019. Ces informations comprenaient une liste des transporteurs aériens certifiés en Indonésie, des aéronefs immatriculés, des activités de surveillance en matière de sécurité, des mesures d'exécution prises par la DGCA indonésienne, ainsi qu'une mise à jour de l'état d'avancement de ses plans de mesures correctives à la suite de la mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée en mars 2018. La DGCA indonésienne a également fourni des informations actualisées sur la mise en œuvre du plan d'action relatif à la navigation fondée sur les performances («PBN») et sur l'assistance technique fournie à la DGCA indonésienne.
- (46) Par courrier électronique du 16 janvier, la DGCA indonésienne a communiqué des informations sur le processus de réorganisation en son sein, qui vise à harmoniser ses procédures avec les normes et pratiques recommandées de l'OACI. La DGCA indonésienne a également tenu la Commission informée des incidents graves qui ont touché des transporteurs aériens indonésiens.
- (47) En ce qui concerne la liste des transporteurs aériens, aéronefs et activités de surveillance, la DGCA indonésienne a délivré un nouveau CTA Partie-121 et un nouveau CTA Partie-135. Quant aux mesures d'exécution qu'elle a prises, la DGCA indonésienne a suspendu un CTA Partie-121, annulé un certificat de validation, suspendu une licence de pilote et imposé trois sanctions administratives à des titulaires de CTA Partie-135. La DGCA indonésienne a renforcé la surveillance du volet médical de la concession de licences afin de résoudre les problèmes constatés au cours de la mission d'évaluation sur place de l'Union de mars 2018 et a suspendu sept titulaires d'une licence de médecin-examineur agréé.
- (48) À la suite de la recommandation sur la mise en œuvre du PBN, l'Indonésie prévoit de mettre en œuvre, d'ici à la fin de 2019, des procédures de PBN dans 19 aéroports internationaux sur 27. La mise en œuvre du PBN dans les aéroports nationaux éloignés progresse, mais pas au même rythme.
- (49) La DGCA indonésienne a également informé les services de la Commission de l'état d'avancement des mesures correctives adoptées à la suite de la récente mission de validation coordonnée de l'OACI effectuée en 2017. Le 25 juillet 2018, l'OACI a procédé à une révision du plan de mesures correctives dans le domaine de la navigabilité. Toutes les mesures correctives ont été totalement ou partiellement acceptées par l'OACI.
- (50) La Commission a examiné ces informations et, par lettre du 6 mars 2019, a demandé un complément d'information, notamment sur le nombre de procédures internes de la DGCA indonésienne restant à finaliser, sur des échéances non respectées pour l'un des transporteurs aériens et sur la fusion récente de *Garuda Indonesia* et *Sriwijaya*. Le 20 mars 2019, la DGCA indonésienne a transmis les informations demandées. Après un nouvel examen, la Commission estime que la plupart des explications données sur le plan de mesures correctives, les incidents graves et les mesures d'exécution sont suffisantes. En conséquence, la plupart des constatations dudit plan ont été closes et les nouvelles dates de clôture proposées ont été acceptées.

<sup>(8)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2018/871 de la Commission du 14 juin 2018 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union (JO L 152 du 15.6.2018, p. 5).

- (51) À la suite de l'accident mortel survenu le 29 octobre 2018 sur le vol JT610 de *Lion Air*, la DGCA indonésienne continue de fournir des informations sur les mesures prises. À la suite de l'accident survenu le 10 mars 2019 sur le vol ET302 d'*Ethiopian Airlines*, la DGCA indonésienne a informé la Commission de sa décision d'immobiliser à titre préventif la flotte de Boeing 737 MAX exploitée par *Lion Air* et *Garuda Indonesia*.
- (52) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu à ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Indonésie, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union.
- (53) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par l'Indonésie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées sur les transporteurs aériens certifiés en Indonésie, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (54) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière dus au non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

### Transporteurs aériens de la Moldavie

- (55) En septembre 2018, la Commission a informé l'autorité de l'aviation civile de la Moldavie (ci-après la «CAAM») de certaines préoccupations en matière de sécurité concernant les transporteurs aériens certifiés par celle-ci. Dans le même temps, la Commission a informé la CAAM de l'ouverture de consultations en application des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.
- (56) Du 11 au 15 février 2019, des experts de la Commission, de l'AESA et des États membres ont effectué une mission d'évaluation sur place en Moldavie dans les bureaux de la CAAM et dans les bureaux d'un certain nombre de transporteurs aériens certifiés en Moldavie, à savoir *Air Moldova*, *Fly Pro* et *Terra Avia*.
- (57) Selon le rapport des experts, la CAAM suit une approche de la sécurité aérienne qui est éloignée des techniques modernes en la matière. Le cadre législatif devrait être actualisé, dès lors que les modifications des annexes de l'OACI n'ont pas toutes été intégrées dans la réglementation moldave. Actuellement, la CAAM travaille à la mise en œuvre de la réglementation de l'Union comme le prévoit l'accord sur la création d'un espace aérien commun signé en 2012 entre l'Union et ses États membres, d'une part, et la République de Moldavie, d'autre part.
- (58) La CAAM n'a toujours pas mis en œuvre de mécanismes et de procédures internes efficaces pour donner effet au cadre juridique et technique existant dans ses activités courantes. Elle devrait, dès lors, améliorer sa fonction de gestion de la qualité. La division «opérations de vol» de la CAAM a mis en place des processus et des procédures internes, qui ne sont cependant pas respectés. La mission d'évaluation sur place de l'Union a permis d'établir un inventaire des points à améliorer, comprenant la nécessité d'un strict respect du processus de certification, d'une meilleure traçabilité du réexamen et de l'approbation des manuels et d'un renforcement des obligations de surveillance de la division «opérations de vol». Dans le domaine des activités d'octroi de licences, la CAAM n'a mis en place aucun système de supervision des examens théoriques et pratiques délégués. En outre, la tenue des registres devrait être améliorée, notamment pour garantir la traçabilité des activités de surveillance.
- (59) Les programmes de formation mis au point par la division «navigabilité» de la CAAM ne respectent pas les procédures associées qui ont été établies et ne sont pas suffisants pour maintenir le niveau requis de connaissances, d'aptitudes, de compétences et de qualifications du personnel d'examen de navigabilité. Les audits ou inspections menés par la division «navigabilité» de la CAAM devraient être renforcés car l'évaluation sur place de l'Union a révélé, chez les transporteurs aériens moldaves, des problèmes qui auraient dû être décelés lors des propres audits de surveillance de la CAAM.
- (60) *Air Moldova*, le plus grand transporteur aérien de la Moldavie, dispose d'un système de gestion de la sécurité bien en place et solide qui génère des données qui lui sont utiles. Le système de gestion de la qualité est efficace et fonctionnel et ne nécessite que de légères améliorations. Les cadres supérieurs de la compagnie ont une bonne connaissance de ces systèmes et les utilisent pour déterminer les risques et prendre les mesures appropriées afin d'atténuer les plus graves de ces risques. Les activités du transporteur aérien bénéficient de l'assistance de techniciens qualifiés et d'escapes équipées de capacités de maintenance. L'organisation présente un système solide et structuré pour contrôler les différents aspects du maintien de la navigabilité. *Air Moldova* a élaboré les manuels requis énonçant les principes à appliquer et précisant les procédures associées, moyennant l'approbation de la CAAM. Le personnel certifié reçoit une formation appropriée aux types d'aéronefs exploités. La mission d'évaluation sur place de l'Union n'a relevé aucune lacune majeure.

- (61) *Fly Pro* est un transporteur aérien de fret qui possède un système de gestion de la sécurité et un système de gestion de la qualité. L'évaluation sur place de ces systèmes par l'Union a mis en évidence certaines insuffisances nécessitant des améliorations. Le manuel de gestion de la sécurité de *Fly Pro* devrait être mis à jour conformément à la législation moldave et aux normes de sécurité internationales. En ce qui concerne le système de gestion de la qualité, le transporteur aérien n'a pas pu démontrer que tous les audits prévus par le programme d'audit annuel avaient été réalisés. En outre, le système administratif de contrôle des constatations ne fonctionnait pas correctement. *Fly Pro* a élaboré un manuel d'exploitation, mais la version actuelle de ce manuel n'incorpore pas les opérations agréées et les agréments. Le programme de maintenance n'est pas à jour car toutes les nouvelles inspections mises en place par le dernier rapport de la commission de révision d'entretien publié par l'organisme responsable de la conception de type sont fondées sur un intervalle fautif. L'évaluation de *Fly Pro* a mis au jour des problèmes fonctionnels en ce qui concerne le contrôle opérationnel, la formation et la gestion des registres, le système de gestion de la qualité n'ayant pas été capable de détecter les lacunes.
- (62) *Terra Avia* est un transporteur aérien privé de Moldavie, dont la base d'exploitation se trouve à l'aéroport international de Sharjah, dans les Émirats arabes unis. Le manuel de gestion de la sécurité de *Terra Avia* devrait être mis à jour conformément à la législation moldave et aux normes de sécurité internationales. En outre, *Terra Avia* n'exerce pas toutes ses activités conformément aux exigences du manuel de gestion de la sécurité (la gestion des risques est réalisée de manière superficielle, la promotion de la sécurité n'est pas pleinement assurée et aucun audit de sécurité n'est effectué). *Terra Avia* n'a pas organisé l'exercice d'un contrôle opérationnel efficace sur le départ, la poursuite, le déroutement ou la fin d'un vol. En outre, le programme de maintenance présenté par le transporteur aérien n'est pas mis à jour. De plus, bien que les aéronefs exploités par *Terra Avia* se trouvent nettement en dessous des chiffres d'utilisation retenus pour la validité du rapport de la commission de révision d'entretien et des données du planning de maintenance, le transporteur aérien n'a pas envisagé l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de maintenance pour utilisation réduite. *Terra Avia* n'a pas été en mesure de démontrer de quelle manière il s'acquittait de ses responsabilités en matière de maintien de la navigabilité. De même, ce transporteur aérien n'a pas pu démontrer l'état de conformité au programme de maintenance. La mission d'évaluation sur place de l'Union a révélé que les informations relatives aux pièces ayant une durée de vie limitée étaient incomplètes. Enfin, en ce qui concerne le programme d'entraînement et de contrôle de son équipage de conduite, *Terra Avia* n'a pas été en mesure de démontrer que tous les éléments requis étaient pris en charge dans le cadre du stage d'adaptation et de la formation périodique. *Terra Avia* a élaboré un système de contrôle du temps de vol, de service et de repos des équipages de conduite et de cabine, mais le système ne prévoyait pas de dispositif de notification pour signaler les infractions éventuelles.
- (63) À la suite de la mission d'évaluation sur place de l'Union effectuée en 2019, la CAAM a procédé à une analyse de la sécurité et a élaboré un plan de mesures correctives tenant compte des observations formulées au cours de la mission. La Commission considère que l'analyse est exhaustive et fixe des délais précis pour l'exécution des mesures. D'importants efforts s'imposent toutefois pour assurer toutes les tâches comprises dans l'analyse de la sécurité. En outre, en attendant la mise en œuvre effective de cette analyse de la sécurité, les risques pour la sécurité relevés lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union de 2019 conservent leur acuité.
- (64) Le 2 avril 2019, la Commission et le comité de la sécurité aérienne ont entendu la CAAM et les transporteurs aériens *Air Moldova*, *Fly One* et *Aerotranscargo*. La CAAM a présenté sa structure organisationnelle actuelle et a donné des précisions sur les effectifs affectés à sa division «navigabilité» et à sa division «opérations de vol». La CAAM a fourni des précisions sur les mesures prises depuis la dernière réunion du comité de la sécurité aérienne de novembre 2018, notamment sur la formation des inspecteurs des opérations aériennes, sur le processus de recrutement des nouveaux inspecteurs et sur les mesures prises à l'encontre de plusieurs transporteurs aériens enregistrés en Moldavie. La CAAM a également fourni des informations sur l'état d'avancement et la planification de l'harmonisation de la législation moldave avec le cadre réglementaire de l'Union et sur le réexamen des procédures et manuels internes. La CAAM a présenté une synthèse des mesures correctives prises à la suite des observations formulées par les experts lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union de 2019. La CAAM a en outre informé la Commission que les CTA de *Fly Pro* et de *Terra Avia* avaient été suspendus.
- (65) La CAAM a également fait savoir que, depuis le début de l'année 2019, elle a été restructurée en organisme public financé par le budget de l'État. La Commission estime qu'il convient d'éviter toute interférence entre les considérations politiques et les considérations de sécurité. À cet égard, la CAAM devra démontrer son indépendance totale dans son processus décisionnel en dépit de ce nouveau cadre institutionnel.
- (66) Compte tenu de toutes les informations dont ils disposent, y compris les conclusions de la mission d'évaluation sur place de l'Union et les informations fournies lors de l'audition, la Commission et le comité de la sécurité aérienne estiment que la CAAM ne dispose que de capacités très limitées pour surveiller les activités aériennes en Moldavie et que, dès lors, de nouvelles améliorations significatives sont nécessaires pour remédier aux manquements observés en matière de sécurité.

- (67) *Air Moldova* a présenté son plan de mesures correctives en réponse aux observations et aux recommandations formulées lors de la mission d'évaluation sur place de l'Union. Ce plan contient des mesures correctives et préventives fondées sur une analyse poussée des causes profondes. Dans ces conditions, l'AESA a confirmé que, du point de vue de la procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers et du programme SAFA, ce transporteur aérien ne pose pas, à l'heure actuelle, de problèmes de sécurité spécifiques.
- (68) *Fly One* a donné un aperçu de sa structure, y compris de sa flotte actuelle et des ressources et installations dont il dispose. Il a décrit ses systèmes de gestion de la sécurité et de gestion de la qualité comme étant des systèmes bien établis et au point. Le transporteur aérien utilise un ensemble d'outils logiciels lui permettant d'intégrer les données relatives à la sécurité, à la qualité et à la gestion des risques et d'exercer un contrôle efficace sur ses activités. Dans ces conditions, l'AESA a confirmé que, du point de vue de la procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers et du programme SAFA, ce transporteur aérien ne pose pas, à l'heure actuelle, de problèmes de sécurité spécifiques.
- (69) *Aerotranscargo* a présenté la structure et le fonctionnement de son système de gestion de la qualité et de son système de gestion de la sécurité. Il a également fait part de sa détermination à améliorer ses performances et sa culture en matière de sécurité. Dans ces conditions, l'AESA a confirmé que, du point de vue de la procédure d'autorisation d'exploitant de pays tiers et du programme SAFA, ce transporteur aérien ne pose pas, à l'heure actuelle, de problèmes de sécurité spécifiques.
- (70) Eu égard aux informations dont elle dispose actuellement, et sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il y a lieu à ce stade, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Moldavie, de les inscrire tous sur la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union, à l'exception d'*Air Moldova*, *Fly One* et *Aerotranscargo*.
- (71) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par la Moldavie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées sur les transporteurs aériens certifiés en Moldavie, en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.
- (72) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en la matière dus au non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission pourrait être contrainte de prendre de nouvelles mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

#### **Transporteurs aériens du Népal**

- (73) Par lettre du 29 octobre 2018, la Commission a demandé à l'autorité de l'aviation civile du Népal (ci-après la «CAAN») de lui fournir une liste des documents et des actions à achever.
- (74) Par lettre du 9 décembre 2018, la CAAN a fourni tous les documents demandés. La Commission a conclu que les documents fournis étaient bien structurés et que leur contenu était satisfaisant. La CAAN a déployé des efforts considérables pour améliorer le système de surveillance de la sécurité au Népal. La Commission estime toutefois que de nouvelles améliorations importantes sont nécessaires pour remédier aux manquements en matière de sécurité existants. En outre, la Commission constate que le taux d'accidents et d'incidents à notifier reste particulièrement élevé au Népal. Le dernier accident a eu lieu le 27 février 2019, date à laquelle un hélicoptère Eurocopter AS350, exploité par *Air Dynasty*, s'est écrasé dans la région montagneuse de Taplejung, à l'est du Népal. Avant d'envisager la suppression éventuelle de l'interdiction qui s'applique actuellement à tous les transporteurs immatriculés au Népal, une amélioration considérable du ratio d'accidents au Népal s'impose.
- (75) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens du Népal.

#### **Transporteurs aériens de la Russie**

- (76) La Commission, l'AESA et les autorités compétentes des États membres ont continué de surveiller étroitement les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés en Russie et exerçant des activités au sein de l'Union, notamment en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées sur certains transporteurs aériens russes conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (77) Le 22 mars 2019, des représentants de la Commission, de l'AESA et des États membres ont rencontré des représentants de l'Agence fédérale du transport aérien de la Fédération de Russie (ci-après la «FATA») afin d'examiner les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés en Russie, sur la base des rapports d'inspections au sol réalisées entre le 19 septembre 2018 et le 22 mars 2019, et de recenser les cas où la FATA devrait renforcer ses activités de surveillance.

- (78) Au cours de cette réunion, la Commission a examiné de manière plus détaillée les conclusions des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA d'un transporteur aérien certifié en Russie et a pris acte de la décision prise par la FATA de limiter son CTA aux vols intérieurs. Compte tenu du grand nombre de demandes d'autorisation d'exploitant de pays tiers qui n'ont pas abouti à une autorisation d'exploitant de pays tiers de l'AESA (19 dossiers sur 62 demandes), la Commission a demandé à la FATA de réexaminer les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens concernés avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.
- (79) Compte tenu des informations dont elle dispose actuellement, et notamment des renseignements fournis par la FATA lors de la réunion du 22 mars 2019, la Commission considère qu'à ce stade, la FATA dispose de la capacité et de la volonté nécessaires pour remédier aux manquements en matière de sécurité. Par ces motifs, la Commission a conclu qu'il n'y avait pas lieu d'organiser une audition des autorités aéronautiques russes ni d'aucun transporteur aérien certifié en Russie devant le comité de la sécurité aérienne.
- (80) Par conséquent, sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union pour y inclure des transporteurs aériens de la Russie.
- (81) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par les transporteurs aériens de la Russie, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol effectuées conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (82) Si ces inspections détectent un risque imminent en matière de sécurité dû au non-respect des normes de sécurité internationales, la Commission pourrait imposer une interdiction d'exploitation aux transporteurs aériens certifiés en Russie concernés et les inscrire sur les listes figurant à l'annexe A ou à l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.

#### **Transporteurs aériens du Venezuela**

- (83) Le 6 mars 2017, le transporteur aérien *Avior Airlines*, certifié au Venezuela, a soumis à l'AESA une demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers. L'AESA a évalué cette demande au regard des exigences du règlement (UE) n° 452/2014. Le 4 octobre 2017, l'AESA a rejeté la demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers présentée par *Avior Airlines* pour des raisons de sécurité.
- (84) Le 14 novembre 2017, la Commission et le comité de la sécurité aérienne ont entendu l'Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (ci-après l'«INAC») et *Avior Airlines* en application du règlement (CE) n° 2111/2005. À la suite de cette audition, la Commission a modifié, en novembre 2017, la liste des transporteurs aériens qui faisaient l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union et le transporteur aérien *Avior Airlines* a été inscrit sur la liste figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 <sup>(9)</sup>.
- (85) Le 14 novembre 2018, à la suite d'une réunion technique qui s'est tenue le 29 août 2018, l'INAC a participé, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005, à une audition devant le comité de la sécurité aérienne. Même si certains éléments d'un système de surveillance ont été mis en œuvre et semblaient appropriés en ce qui concernait la structure, le nombre d'agents de surveillance, les procédures documentées et la planification des inspections, l'analyse des informations disponibles a révélé un certain nombre d'incohérences. Celles-ci n'étaient cependant pas de nature à justifier l'inscription de tous les transporteurs aériens du Venezuela sur les listes de l'annexe A ou de l'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006.
- (86) Le Venezuela fournit en permanence des informations actualisées sur l'état de ses obligations de surveillance. Le 17 janvier 2019, la Commission a demandé à l'INAC de lui fournir des informations sur trois transporteurs aériens vénézuéliens, à savoir *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* et *Conviasa*. Cette demande englobait tous les rapports d'inspection dans les domaines de l'exploitation, de la navigabilité, de l'octroi de licences au personnel et de l'aéronautique médicale relatifs aux inspections menées en 2017 et 2018 par l'INAC à l'égard de ces transporteurs aériens, ainsi que tous les rapports d'inspection des organismes de maintenance qui travaillent pour l'un de ces trois transporteurs aériens vénézuéliens. Une demande similaire a été formulée en ce qui concerne les centres de formation. En outre, la Commission a demandé tous les rapports des inspections au sol effectuées auprès des transporteurs aériens vénézuéliens, y compris les mesures correctives et les mesures de suivi adoptées par l'INAC. L'INAC a transmis en temps voulu toutes les informations demandées, que la Commission continuera d'analyser, en demandant au besoin des informations complémentaires.
- (87) Selon les informations fournies par l'INAC le 1<sup>er</sup> avril 2019, *Avior Airlines* a obtenu le certificat IOSA. L'AESA a indiqué qu'*Avior Airlines* avait l'intention de présenter une nouvelle demande d'autorisation d'exploitant de pays tiers.

<sup>(9)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2017/2215 de la Commission du 30 novembre 2017 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union (JO L 318 du 2.12.2017, p. 1).

- (88) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de modifier la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union en ce qui concerne les transporteurs aériens du Venezuela.
- (89) Les États membres devraient continuer de contrôler le respect effectif, par le Venezuela, des normes de sécurité internationales applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les transporteurs aériens certifiés au Venezuela conformément au règlement (UE) n° 965/2012.
- (90) Si des informations pertinentes quant à la sécurité indiquent l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect de normes de sécurité internationales, la Commission pourrait prendre de nouvelles mesures en application du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (91) L'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2111/2005 reconnaît la nécessité de prendre des décisions rapidement et, s'il y a lieu, en appliquant une procédure d'urgence, compte tenu des conséquences sur le plan de la sécurité. Il est indispensable, dès lors, pour assurer la protection des informations sensibles et pour réduire au minimum les incidences commerciales, que les décisions prises dans le cadre de la mise à jour de la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union soient publiées et entrent en vigueur immédiatement après leur adoption.
- (92) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (93) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne institué par le règlement (CE) n° 2111/2005,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement (CE) n° 474/2006 est modifié comme suit:

- 1) l'annexe A est remplacée par le texte figurant à l'annexe I du présent règlement;
- 2) l'annexe B est remplacée par le texte figurant à l'annexe II du présent règlement.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 avril 2019.

*Par la Commission,  
au nom du président,  
Violeta BULC  
Membre de la Commission*

## ANNEXE I

L'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006 est remplacée par le texte suivant:

## «ANNEXE A

**LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS QUI FONT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION  
AU SEIN DE L'UNION, AVEC DES EXCEPTIONS <sup>(1)</sup>**

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	République islamique d'Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Iraq
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>République islamique d'Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines et Heli Malongo), à savoir:</b>			<b>République d'Angola</b>
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	République d'Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	République d'Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Inconnu	République d'Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Inconnu	République d'Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	République d'Angola

<sup>(1)</sup> Les transporteurs aériens figurant à l'annexe A pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>République du Congo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Inconnu	République du Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Inconnu	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	République du Congo
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>République démocratique du Congo (RDC)</b>
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/ 071/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	KGO	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Guinée équatoriale</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Érythrée</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC N° 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC N° 005	NAS	Érythrée

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d' Afrijet Business Service qui figure à l'annexe B), à savoir:</b>			<b>République gabonaise</b>
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	République gabonaise
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Inconnu	République gabonaise
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>République kirghize</b>
AIR BISHKEK (anciennement EASTOK AVIA)	15	EAA	République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	République kirghize
HELI SKY	47	HAC	République kirghize
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
MANAS AIRWAYS	42	BAM	République kirghize
S GROUP INTERNATIONAL (anciennement S GROUP AVIATION)	45	IND	République kirghize
SKY BISHKEK	43	BIS	République kirghize
SKY KG AIRLINES	41	KGK	République kirghize
SKY WAY AIR	39	SAB	République kirghize
TEZ JET	46	TEZ	République kirghize
VALOR AIR	07	VAC	République kirghize
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire</b>			<b>Liberia</b>
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Libye responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Libye</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libye
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Moldavie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Moldova, Fly One et Aerotranscarga), notamment:</b>			<b>République de Moldavie</b>
CA ÎM "TANDEM AERO" SRL	MD005	TDM	République de Moldavie
ÎM "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	République de Moldavie
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	République de Moldavie
CA "OSCAR JET" SRL	MD017	OSJ	République de Moldavie
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	République de Moldavie
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	République de Moldavie
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	République de Moldavie
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	République de Moldavie
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	République de Moldavie
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>République du Népal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Inconnu	République du Népal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Inconnu	République du Népal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	République du Népal
FISHTAIL AIR	017/2001	Inconnu	République du Népal
GOMA AIR	064/2010	Inconnu	République du Népal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	République du Népal
MAKALU AIR	057 A/2009	Inconnu	République du Népal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Inconnu	République du Népal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Inconnu	République du Népal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Inconnu	République du Népal

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	République du Népal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Inconnu	République du Népal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	République du Népal
SIMRIK AIR	034/2000	Inconnu	République du Népal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	République du Népal
SITA AIR	033/2000	Inconnu	République du Népal
TARA AIR	053/2009	Inconnu	République du Népal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	République du Népal
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Sao Tomé-et-Principe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé-et-Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>Sierra Leone</b>
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
<b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>			<b>République du Soudan</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	République du Soudan
BADR AIRLINES	35	BDR	République du Soudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	République du Soudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Inconnu	République du Soudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	République du Soudan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	République du Soudan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	République du Soudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	République du Soudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	République du Soudan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	République du Soudan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	République du Soudan»

## ANNEXE II

L'annexe B du règlement (CE) n° 474/2006 est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE B

**LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION AU SEIN DE L'UNION <sup>(1)</sup>**

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI à trois lettres	État de l'exploitant	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéro(s) d'immatriculation et, si possible, numéro(s) de série des appareils faisant l'objet de la restriction	État d'immatriculation
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP.	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336).	Comores
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Falcon 50; 2 appareils de type Falcon 900.	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	République gabonaise
IRAN AIR	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Tous les appareils de type Fokker F100 et de type Boeing B747	Appareils de type Fokker F100, comme indiqué sur le CTA; appareils de type Boeing B747, comme indiqué sur le CTA.	République islamique d'Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	République populaire démocratique de Corée	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU-204.	Toute la flotte sauf: P-632, P-633.	République populaire démocratique de Corée

<sup>(1)</sup> Afrijet Business Service n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.

<sup>(1)</sup> Les transporteurs aériens figurant à l'annexe B pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.